



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 71]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 6, 2005/वैशाख 16, 1927

No. 71]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 6, 2005/VAISAKHA 16, 1927

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 मई, 2005

सं. टीएएमपी/14/2005-एमबीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पोतस्थल से कंटेनर यार्ड और विलोमतः कंटेनरों के प्रहस्तन/हटाने के लिए दरों के समायोजन हेतु फार्मूला अनुमोदित करने के लिए मुम्बई पत्रन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/14/2005-एमबीपीटी

मुम्बई पत्रन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2005 के 25वें दिन पारित किया गया)

यह मामला ईंधन मूल्य स्तर में घटबढ़ के संदर्भ में पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के प्रहस्तन/हटाने के लिए दरों में स्वतः समायोजन हेतु फार्मूला अनुमोदित करने के लिए मुम्बई पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुरोधों का सारांश नीचे दिया गया है :-

(i) पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के प्रहस्तन/हटाने के लिए दरें आरंभ में टीएएमपी

द्वारा दिनांक 4 मई,2004 के आदेश द्वारा तंदर्थ आधार पर अनुमोदित की गई थीं । दिनांक 10 अगस्त,2004 के एक आदेश द्वारा ये दरें नियमित आधार पर अनुमोदित की गई थीं ।

अनुमोदित दरें निम्नानुसार हैं :-

20' वाला खाली कंटेनर	-	460/-रुपए
20' वाला लदा हुआ कंटेनर	-	565/-रुपए
40' वाला खाली कंटेनर	-	690/-रुपए
40' वाला लदा हुआ कंटेनर	-	847.50/-रुपए

- (ii) निर्धारित एवं अनुमोदित दरें लागत आधारित नहीं थी, बल्कि निविदा प्रक्रिया से निकाली गई थीं।
- (iii) एमबीपीटी संविदाकारों द्वारा उद्धृत दरों पर प्रयोक्ताओं से कंटेनरों के ढुलाई प्रभार वसूल कर रहा है और उपरिव्ययों की वसूली नहीं की जा रही है।
- (iv) निविदा की शर्त संख्या 5.16 के अनुसार संविदाकारों द्वारा उद्धृत दरें ईंधन मूल्य में वृद्धि अथवा कमी के कारण घटबढ़ के शर्ताधीन हैं । ईंधन मूल्यों में 10% तक वृद्धि अथवा कमी के कारण संविदा दर में कोई वृद्धि अथवा कमी नहीं की जाएगी । ईंधन मूल्यों में वृद्धि एक नियमित घटनाक्रम है। टीएएमपी को बार-बार पत्र लिखने को रोकने के लिए निम्नलिखित फार्मूला अपनाया जाए, जिसमें पीओएल मूल्यों में घटबढ़ के कारण संविदा दर में समायोजन किया जा सकेगा ।

$$V = \frac{(P-P_o) \times R \times Q}{P_o}$$

जिसमें

- (क) V — विचाराधीन माह के दौरान किए गए कार्य के मूल्य R के लिए पीओएल के कारण समायोजन की राशि ।
- (ख) Po — निविदा खोलने के समय पर मुंबई में एचएसडी का मूल्य ।
- (ग) P — विचाराधीन माह के लिए एचएसडी का मूल्य ।
- (घ) Q — संविदा की दरों में पीओएल के संघटक को दर्शाने वाला 0.25 का गुणांक ।
- (ঙ) R — विचाराधीन माह के दौरान क्रियान्वित कार्य का मूल्य ।
- (v) निविदाओं को खोलने की तारीख अर्थात् 4 फरवरी,2004 को विद्यमान ईंधन मूल्य 26009.09 रुपए प्रति किलोलीटर था । एचपीसीएल ने अपने दिनांक 2 फरवरी,2005 के पत्र द्वारा उल्लेख किया है कि मूल्य 19 अगस्त,2004 को बढ़कर 28839.94 रुपए प्रति किलोलीटर हो गया था तथा यह और बढ़कर 5 नवम्बर,2004 को 31376.37 रुपए प्रति किलोलीटर हो गया था ।
- (vi) चूंकि, ईंधन मूल्य बढ़ गया है, इसलिए संविदाकार ने दर में वृद्धि करने का अनुरोध किया है । एमबीपीटी ने बढ़ी हुई दर अनुमोदित करने का टीएएमपी से अनुरोध किया है ।

2.2. बाद में, एमबीपीटी ने टंकण संबंधी त्रुटि का उल्लेख करते हुए प्रस्तावित दरें संशोधित कर दी थीं और निम्नलिखित संशोधित दरें सूचित की थीं :-

कंटेनर का आकार	दिनांक 1.8.2004 से		दिनांक 5.11.2004 से	
	लागू नई दरें (रुपए)		लागू नई दरें (रुपए)	
20' वाला खाली कंटेनर	473		484	
20' वाला लदा हुआ कंटेनर	580		594	
40' वाला खाली कंटेनर	709		726	
40' वाला लदा हुआ कंटेनर	871		891	

3.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमबीपीटी प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित कर दी गई थी।

3.2 प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को पुनः जानकारी के रूप में अग्रेषित कर दी गई थीं।

4. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

5. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी के इसके द्वारा अधिग्रहण की गई जहाजी कुली सेवाएं प्रदान करने के लिए दरों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव पर सितम्बर, 2003 में एक आदेश पारित करते हुए पत्तन को कंटेनर के लिए व्यापक सेवा और बॉक्स दरें वसूल करने के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया था। कंटेनरों के लिए संयुक्त सेवा प्रदान करने की दिशा में एक कदम के रूप में पत्तन ने पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों की दुलाई का कार्य अपने हाथ में ले लिया था और पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के प्रहस्तन/हटाने के कार्य के लिए प्रभारों की वसूली हेतु दरें निर्धारित करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया था। पत्तन द्वारा व्यक्त तात्कालिकता को देखते हुए प्रस्तावित दरों को आरंभ में तदर्थ आधार पर अनुमोदित किया गया था। बाद में, सामान्य परामर्श प्रक्रिया अपनाते हुए एमबीपीटी के प्रस्ताव की जांच-पड़ताल की गई थी और इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी द्वारा पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों की दुलाई अपने हाथ में लिए जाने की तारीख अर्थात् 15 मई, 2004 से पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों की दुलाई के लिए पहले अनुमोदित दरों को नियमित करते हुए 10 अगस्त, 2004 को एक आदेश पारित किया था।

इस प्रसंग में, यहां पर यह उल्लेख करना उचित होगा कि पत्तन ने कंटेनरों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित करते हुए हाल ही में एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव की निर्धारित सामान्य परामर्श प्रक्रिया अपनाते हुए अलग से जांच-पड़ताल की जा रही है।

(ii) पोतस्थल से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों की दुलाई की सेवा पत्तन द्वारा अपने संविदाकारों के माध्यम से प्रदान की जाती है, जिसके लिए एमबीपीटी अनुमोदित दरों पर प्रयोक्ताओं से कंटेनरों की दुलाई के प्रभार एकत्र करता है। जैसाकि एमबीपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि इस

प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें लागत आधारित नहीं हैं, बल्कि इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा अपनाई गई निविदा प्रक्रिया में सफल बोलीदाताओं द्वारा उल्लिखित दरें हैं। यहां यह नोट करना उल्लेखनीय है कि संबंधित कार्यवाहियों के बीच में एमबीपीटी ने प्रशासनिक व्ययों को पूरा करने के लिए संविदा दर की तुलना में कुछ अधिक सहायता प्रदान करने की मांग की थी। यह अनुरोध इस प्राधिकरण द्वारा ठुकरा दिया गया था।

एमबीपीटी के अनुसार, इसके द्वारा निष्पन्न ढुलाई संविदा में ईंधन के बाजार मूल्य में परिवर्तन के संदर्भ में संविदा मूल्य के समायोजन हेतु एक प्रावधान शामिल है। एमबीपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में इस तथ्य का उल्लेख नहीं किया था। वस्तुतः, वर्तमान प्रस्ताव पूर्ववर्ती प्रस्ताव में की गई चूक को सुधारने के लिए है।

पत्तन प्रशुल्क निर्धारण विनियमन की वर्तमान लागत वर्धित प्रणाली में एक अच्छे मॉडल का अनुसरण करता है। सामान्यतः प्रशुल्क निर्धारण हेतु माने गए लागू अनुमानों से विभिन्न निविष्टि लागतों में संमावित वृद्धि शामिल रहती है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि संदर्भगत प्रशुल्क मद के मामले में सामान्य लागत वर्धित दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया था, बल्कि प्रयोक्ताओं से वसूली के लिए संविदा दरों की अनुमति दी गई थी। यह मानते हुए कि कंटेनरों की ढुलाई के लिए केवल संविदा मूल्य वसूल किए जाएंगे और संबंधित दरों के बारे में एमबीपीटी द्वारा बाद में प्रकटन को देखते हुए संविदा में दी गई पद्धति में वृद्धि होना बिल्कुल निश्चित है, इसलिए एमबीपीटी के अनुरोध को स्वीकार करना तर्कसंगत होगा।

(iii) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अनुसार प्रदत्त अनिवार्य सेवाओं के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने से संबंधित इस प्राधिकरण के आदेश का क्रियान्वयन न किए जाने के बारे में आईएमसी और बीसीएचए ने उल्लेख किया है। ऐसा लगता है कि एमबीपीटी ने आदेश के क्रियान्वयन के लिए आवश्यक सूचना जारी की है, परंतु नौवहन कंपनियां इस मामले को अदालत में ले गई हैं। ऐसा समझा जाता है कि माननीय न्यायालय ने तर्क सुन लिए हैं और मामला जून, 2005 तक के लिए स्थगित कर दिया गया है।

कंटेनरों के विभिन्न आवागमन के मूल/गंतव्य स्थानों के बारे में आईएमसी और बीसीएचए द्वारा उठाई गई आपत्ति के संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि मुददा मूल दर निर्धारण के लिए तर्कसंगत हो सकता है, जोकि इस समय विचाराधीन नहीं है। जैसाकि एमबीपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि वर्तमान प्रस्ताव कंटेनरों की पोतस्थल और कंटेनर यार्ड के बीच ढुलाई से संबंधित है। एमबीपीटी द्वारा बॉक्स दरों की प्रस्तावित शुरुआत में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्तियों का समाधान किया जा सकता है। बॉक्स दरें निर्धारित करने के लिए कार्यवाहियां पहले ही आरंभ हो चुकी हैं और उक्त मामले में इन दोनों प्रयोक्ता संगठनों से भी परामर्श किया जा रहा है। यदि वे चाहें, वे संबंधित कार्यवाहियों में इस मुददे को उठा सकते हैं।

(iv) एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में अगस्त, 2004 और नवम्बर, 2004 में ईंधन मूल्य में वृद्धि पर विचार करते हुए मौजूदा दरों में उर्ध्वगामी संशोधन का प्रस्ताव किया है और दरों के ऐसे दो सैट के अनुमोदन हेतु अनुरोध किया है, जिनमें से दरों का एक सैट अगस्त, 2004 और दरों का दूसरा सैट नवम्बर, 2004 से प्रभावी होगा। एमबीपीटी के प्रस्ताव में इस प्राधिकरण के अनुमोदन हेतु एक फार्मूला भी शामिल है, जिसमें इस प्राधिकरण को बार-बार लिखने से बचने के लिए ईंधन मूल्यों में भावी वृद्धि को शामिल किया गया है।

जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है कि आधार दरों का एक अनुमोदित सैट एमबीपीटी के पास पहले से ही उपलब्ध है, जोकि 15 मई, 2004 से लागू है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित फार्मूला आधार दर पर लागू किया जा सकता है, ताकि अगस्त, 2004 और नवम्बर, 2004 में ईंधन मूल्यों में सूचित वृद्धि को ध्यान में रखा जा सके। यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने स्वयं नवम्बर, 2004 के बाद ईंधन मूल्यों में वृद्धि, गढ़ि कोई हो, को शामिल करने के लिए ऐसी व्यवस्था या प्रस्ताव

किया है। इस प्राधिकरण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि अलग—अलग समय के लिए लागू की जाने वाली दरों के अलग—अलग सैट निर्धारित करे। यह उचित होगा कि यदि निविदा शर्त पर आधारित एमबीपीटी द्वारा सुझाया गया वृद्धि संबंधी फार्मूला 15 मई, 2004 से घूर्व प्रभाव से अनुमोदित किया जाता है।

6. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण एमबीपीटी के डॉक दरों के मान के भाग—V के उप भाग (ग) के खंड 3 के नीचे निम्नलिखित खंड 3.1 को शामिल करने का अनुमोदन करता है:—

भाग — V

- “3.1. उपर्युक्त खंड 3 में निर्धारित दरों निम्नलिखित फार्मूला प्रयोग करते हुए ईंधन मूल्यों में वृद्धि अथवा कमी के कारण समायोजन के शर्ताधीन हैं:—

$$V = \frac{(P-P_o) \times R \times Q}{P_o}$$

जिसमें

- (क) V — आधार दर में समायोजन,
- (ख) P_o — निविदा खुलने के समय मुंबई में एचएसडी का मूल्य अर्थात् 26009.09 रुपए प्रति किलोलीटर,
- (ग) P — विचाराधीन माह के लिए एचएसडी का मूल्य,
- (घ) Q — आधार दर में पीओएल के संघटक को दर्शाने वाला 0.25 का गुणांक,
- (ङ) R — उपर्युक्त खंड 3 में दिए गए अनुसार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित आधार दर।

- 3.2. एमबीपीटी को ऊपर दिए गए फार्मूला का प्रयोग करते हुए आधार दरों को समायोजित करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। समायोजन केवल तभी किया जाएगा, जब ईंधन मूल्य में घटबढ़ तत्काल पूर्ववर्ती दर समायोजन में माने गए ईंधन मूल्य के 10 प्रतिशत से अधिक है।”

7. दरों के मान में उपर्युक्त संशोधन 15 मई, 2004 से पूर्व—प्रभाव से अनुमोदित किया जाता है।

अ. ल. बोगिंगवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/05-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd May, 2005

No. TAMP/14/2005-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for approval of formula for adjustment of rate for handling/removal of containers from shipside to container yard and vice-versa as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/14/2005-MBPT

The Mumbai Port Trust**Applicant****ORDER**(Passed on this 25th day of April 2005)

This case relates to a proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) for approval of a formula for automatic adjustment in the rates for handling / removing of containers from shipside to container yard or vice versa with reference to fluctuations in fuel price level.

2.1 The submissions made by MBPT are summarized below:

- (i). Rates for handling / removal of container from shipside to container yard or vice versa were initially approved by TAMP on ad-hoc basis vide order dated 4 May 2004. These rates were approved on regular basis by an order dated 10 August 2004. The approved rates are as follows:

20' Empty Container	Rs. 460/-
20' Loaded Container	Rs. 565/-
40' Empty Container	Rs. 690/-
40' Loaded Container	Rs. 847.50

- (ii). The rates prescribed and approved were not cost based but emerged from a tender process.
- (iii). The MBPT is recovering transportation charges of containers from the users at the rates quoted by the contractors and overheads are not recovered.
- (iv). As per the tender condition no. 5.16, rates quoted by contractors are subject to variation on account of escalation or de-escalation in the fuel price. No increase or decrease in the contract rate shall be available on account of increase or decrease up to 10% in the fuel prices. Escalation in fuel price is a regular phenomenon. With a view to avoid frequent references to TAMP the following formula may be approved which will make adjustment in contract rate on account of variation of POL prices.

$$V = \frac{(P - P_o) \times R \times Q}{P_o}$$

Where

- (a). V - Amount of adjustment on account of POL for value R of work done during the month under consideration,
- (b). Po - Price of HSD in Mumbai at the time of opening of the tender,
- (c). P - Price of HSD for the month under consideration,
- (d). Q - Factor 0.25 representing the component of POL in the contract rates.
- (e). R - Value of work executed during the month under consideration.

- (v). The fuel prices prevailing on the date of opening of tenders, i.e. on 4 February 2004 were Rs. 26009.09 / Kilolitre. HPCL vide its letter dated 2 February 2005 has stated that the price has increased to Rs. 28839.94 / Kilolitre on 19 August 2004 and further increased to Rs. 31376.37 / Kilolitre on 5 November 2004.
- (vi). Since the fuel price have increased the contractor has requested for enhancement of rate. The MBPT requested TAMP to approve the enhanced rate.

2.2. Subsequently, the MBPT revised the proposed rates citing typographical error and communicated the following revised rates for approval:

Container size	New rates w.e.f. 1.8.2004 (Rs.)	New rate w.e.f. 5.11.2004 (Rs.)
20' Empty container	473	484
20' Loaded container	580	594
40' Empty container	709	726
40' Loaded container	871	891

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed a copy of the MBPT proposal was forwarded to the concerned users / representative bodies of port users for their comments.

3.2. The comments received from the users were forwarded to MBPT as feed back information.

4. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). This Authority while passing an Order in September 2003 on the MBPT proposal for fixation of rates for providing stevedoring services taken over by it, advised the port to submit its proposal for a comprehensive service to container and levy of box rates. As a step towards providing composite service to containers, the port took over the transportation of containers from shipside to container yard or vice versa and filed a proposal for fixation of rates towards levy of charges for handling / removal of containers from shipside to container yard or vice versa. The proposed rates were initially approved on ad-hoc basis considering the urgency expressed by the Port. Subsequently, the MBPT proposal was processed following the usual consultation process and this Authority passed an Order dated 10 August 2004 regularising the earlier approved rates for transportation of containers from shipside to container yard or vice versa with effect from 15 May 2004, the date of taking over of the transportation of containers from shipside to container yard or vice versa by MBPT.

In this context, it may be relevant here to mention that the port has recently filed a proposal for prescribing composite box rates for the services provided to containers. This proposal is being processed separately following the usual consultation process adopted.

(ii). The service of transportation of containers from shipside to container yard or vice versa is reportedly provided by the port through its contractors for which the MBPT collects the transportation charges of containers from the users at the approved rates. As correctly pointed out by the MBPT, the rates prescribed by this Authority are not cost based rates but are the rates quoted by the

successful bidder in the tendering process adopted by the MBPT in this connection. It may be significant here to note that in the middle of the relevant proceedings the MBPT demanded that some cushion over and above the contract rate should be allowed to meet administrative expenses. This plea was disallowed by this Authority.

According to the MBPT, the transportation contract executed by it contains a provision for adjustment of contract value with reference to the change in market price of fuel. This fact was not mentioned by MBPT in its initial proposal. In effect, the proposal in hand is to rectify the omission made in the earlier proposal.

Setting port tariff follows a forward looking model in the present cost plus regime of regulation. Generally, cost estimates considered for tariff fixation capture anticipated escalation in various input costs. Insofar as the tariff item in reference, as mentioned earlier, the usual cost plus approach was not followed but the contract rates were allowed to be levied from users. Having admitted that only contract price will be levied for transportation of containers and recognizing the subsequent disclosure made by the MBPT about the relevant rates are subject to definite escalation in the manner provided in the contract, it will be logical to allow the request of MBPT.

(iii). The IMC and BCHAA have pointed out about non implementation of this Authority's Order relating to fixation of ceiling rates for identified services provided as per Section 42 of the MPT Act. It appears that the MBPT has issued necessary notice to implement the Order but shipping lines have taken up the matter in litigation. It is understood that the Hon'ble Court has heard the arguments and the matter is adjourned till June 2005.

With reference to the objection raised by IMC and BCHAA about origin/destination of various movements of containers, it should be noted that the issue may be relevant for basic rate fixation which is not under consideration now. As correctly pointed out by MBPT, the instant proposal is with reference to transportation of container between shipside and container yard. The proposed introduction of box rates by MBPT may take care the objections raised by the users. Proceedings have already been initiated for fixing box rates and these two users associations are also consulted in that case. If they desire, they may raise this issue in the concerned proceedings.

(iv). The MBPT in its proposal has proposed to revise upward the existing rates taking into consideration the increase in fuel price in August 2004 and November 2004 and sought approval for such two sets of rates, one set of rates to be effective from August 2004 and another set of rates to be effective from November 2004. The MBPT proposal also includes a formula for approval of this Authority to take care of future increase in fuel prices to avoid frequent reference to this Authority.

As stated earlier, an approved set of base rates is already available with the MBPT which is in force from 15 May 2004. The formula approved by this Authority can be applied on the base rate to take care of the reported hike in fuel prices in August 2004 and November 2004. It is noteworthy that the MBPT itself has proposed such an arrangement to accommodate increase in fuel prices, if any, after November 2004. It is not necessary for this Authority to prescribe different set of rates to be applied at different point of time. It would be suffice if the escalation formula suggested by MBPT based on the tender condition is approved with retrospective effect from 15 May 2004.

6. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves insertion of the following Clause 3.1 below Clause 3 of Sub Section (C) of Section – V of Dock Scale of Rates of MBPT:

Section - V

- “3.1. The rates prescribed in Clause 3 above are subject to adjustment on account of increase or decrease in fuel prices applying the following formula:

$$V = \frac{(P - P_0) \times R \times Q}{P_0}$$

Where

- (a). V - Adjustment in the base rate,
- (b). P₀ - Price of HSD in Mumbai at the time of opening of the tender i.e., Rs. 26009.09 per Kilolitre,
- (c). P - Price of HSD for the month under consideration,
- (d). Q - Factor 0.25 representing the component of POL in the base rates,
- (e). R - Base rate approved by TAMP as given in Clause 3 above.

- 3.2. The MBPT is authorised to adjust the basic rates by applying the formula given above. Adjustment shall be made only when the fluctuation in the fuel price is more than 10% of the fuel price considered in the immediately preceding rate adjustment.”

7. The above amendment to the Scale of Rates is approved with retrospective effect from 15 May 2004.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/05-Exty.]